VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 192)
z dnia 30 maja 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 192)

30 maja 2018 r.

Komisja Infrastruktury, na posiedzeniu wyjazdowym w Katowicach, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury na temat stanu przygotowań, realizacji i koordynacji inwestycji drogowych i kolejowych w perspektywie budżetu Unii Europejskiej na lata 2017-2023 oraz planów do 2030 roku. Wymiana doświadczeń polsko-słowackich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Michał Mendrok** dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach, **Ewa Karasińska** dyrektor Departamentu Wdrażania Projektów Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emilijan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Bogumił Sobula** wiceprezydent Katowic, **Jarosław Wieczorek** wojewoda śląski, **Ireneusz Merchel** prezes PKP Polskie Linie Kolejowe wraz ze współpracownikami, **Renata Szczygieł** wiceprezes Kolei Śląskich, **Dušan Krištofík** ambasador Słowacji w Polsce wraz ze współpracownikami, **Jana Kiššová** przewodnicząca delegacji słowackiego parlamentu wraz z delegacją parlamentarzystów: **Miroslav Ivan**, **Eduard Heger**, **Eva Kičinová**, **Igor Janckulík**, **Magdaléna Kuciaňová**, **Martin Fecko**, **Juraj Soboňa**, **Edita Pfundtner**.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie komisji. Porządek dzienny posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury na temat stanu przygotowań, realizacji i koordynacji inwestycji drogowych i kolejowych w perspektywie budżetu Unii Europejskiej na lata 2017-2023 oraz planów do 2030 roku. Wymiana doświadczeń polsko-słowackich. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że zostanie on zrealizowany w przygotowanej formie. Bardzo miło jest mi dziś powitać na tym historycznym posiedzeniu – pierwszym takim wraz z komisją gospodarki Słowacji. Słowacka komisja gospodarki w swoim zakresie kompetencji ma też problematykę infrastruktury. Jesteśmy sąsiadami i na pograniczu polsko-słowackim infrastruktura drogowa i kolejowa są bardzo ważnym aspektem funkcjonowania obydwu krajów oraz bardzo ważnym aspektem gospodarczym. Dlatego uznajemy spotkanie tu w Katowicach za niezwykle ważne.

Na ręce pani przewodniczącej delegacji parlamentu słowackiego – pani Jane Kiššovej, składam bardzo serdeczne podziękowania za przyjazd i zorganizowanie spotkania. Bardzo serdecznie witam poszczególnych członków parlamentu słowackiego. Z imienia i nazwiska chciałbym powitać przybyłych parlamentarzystów. Obecny jest pan Miroslav Ivan, pan Eduard Heger, pani Eva Kičinová, pan Igor Janckulík, pani Magdaléna Kuciaňová, pan Martin Fecko, pan Juraj Soboňa oraz pani Edita Pfundtner. Bardzo nam miło. Przepraszam, ale starałem się literalnie odczytać nazwiska. Niezwykle cenimy sobie państwa obecność na posiedzeniu Komisji obradujących wspólnie. Dziękuję jeszcze raz pani przewodniczącej za przyjazd i pomoc w zorganizowaniu tego spotkania. Bardzo serdecznie witam ambasadora Słowacji w Polsce – pana Dušana Krištofíka. Obecny jest też pan Piotr Samerek, radca-minister, kierownik wydziału, zastępca kierownika placówki w Bratysławie. Bardzo serdecznie witam i dziękujemy za przyjazd. Mam nadzieję,

że państwa obecność będzie nam bardzo pomocna, gdyż takie jest przesłanie tego posiedzenia, abyśmy przekazali spostrzeżenia obu komisji do rządu i obu parlamentów, aby wspólnie realizować projekty. Chciałem bardzo serdecznie powitać ministra konstytucyjnego rządu RP pana Andrzeja Adamczyka, który jest wśród nas.

Marszałek Sejmu RP pan Marek Kuchciński skierował do nas list i bardzo proszę przewodniczącego parlamentarnej grupy polsko-słowackiej pana posła Jerzego Polaczka o odczytanie tego listu.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie i panowie posłowie, panie ambasadorze, drodzy goście, chciałbym odczytać list, jaki skierował do uczestników dzisiejszego posiedzenia pan marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej pan Marek Kuchciński. Jest on adresowany do przewodniczącego Komisji Infrastruktury pana Bogdana Rzońcy. Odczytam teraz list pana marszałka. „Szanowny panie przewodniczący, bardzo dziękuję za zaproszenie na wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Nie mogąc wziąć w nim udziału, chciałby tą drogą przekazać pozdrowienia dla polskich i słowackich parlamentarzystów. Wszyscy mamy świadomość, że rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej to nie tylko bezpośrednia korzyść dla użytkowników – to również widoczne efekty dla gospodarki i społeczeństwa. Dlatego tak istotne jest efektywne wydatkowanie środków unijnych przeznaczonych na ten cel. Jestem przekonany, że posiedzenie Komisji Infrastruktury dotyczące omówienia stanu przygotowań, realizacji i koordynacji inwestycji drogowych i kolejowych w perspektywie budżetu Unii Europejskiej 2017-2023 oraz planów do 2030 roku przyniesie wiele cennych wniosków, sprzyjających jak najlepszym rozwiązaniom w tym zakresie. Ufam przy tym, że spotkanie z udziałem słowackich parlamentarzystów stanowić będzie doskonałą płaszczyznę wzajemnej wymiany doświadczeń. Życząc państwu owocnych obrad, łączę wyrazy szacunku”. Podpisał – Marek Kuchciński, marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje informację ministra infrastruktury na temat stanu przygotowań, realizacji i koordynacji inwestycji drogowych i kolejowych w perspektywie budżetu Unii Europejskiej na lata 2017-2023 oraz planów do 2030 roku – wymiana doświadczeń polsko-słowackich. Będąc przy głosie, chciałem powitać przedstawicieli spółek i instytucji podległych ministrowi infrastruktury, którzy w odpowiednim momencie po zabraniu głosu przez pana ministra będą mieli możliwość wypowiedzenia się. Proszę pana ministra, aby poczuł się do roli spikera i wyznaczał lub prosił o zabranie głosu swoich współpracowników. Wtedy będzie łatwiej, szybciej i sprawniej. Bardzo serdecznie witam oczywiście też posłów Komisji Infrastruktury polskiego Sejmu. Jesteśmy współgospodarzami tego spotkania. Serdecznie dziękuję za gościnę panu wojewodzie śląskiemu Jarosławowi Wieczorkowi. Bardzo nam miło i dziękujemy za przyjęcie. Część delegacji była tu już wczoraj i jesteśmy pod wrażeniem widoków w Katowicach i w województwie śląskim. Zauważamy bardzo pozytywne zmiany, także w infrastrukturze i innych aspektach, krajobrazowych. To jest widoczne. Życzę sukcesów w zarządzaniu województwem i dobrej współpracy z polskim parlamentem.

Proszę państwa, czy do tego, co powiedziałem do tej pory są jakieś uwagi? Nie słyszę. Uprzejmie proszę panią przewodniczącą delegacji słowackiej – Janę Kiššovą o zabranie głosu.

Przewodnicząca delegacji słowackiego parlamentu Jana Kiššová:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowne panie posłanki i szanowni panowie posłowie, chciałabym podziękować za powitanie i zorganizowanie tego spotkania. Szczególnie dziękuję przewodniczącemu Komisji Infrastruktury Sejmu RP panu Bogdanowi Rzońcy. Cieszy nas, że rozwijają się kontakty i współpraca między naszymi parlamentami i ma miejsce współpraca między naszymi krajami.

Myślę, że infrastruktura jest ważną dziedziną dla każdego państwa Unii Europejskiej, gdyż inwestowanie kończy się tam gdzie kończy się droga czy autostrada. Ważne

jest by infrastruktura się budowała, rozwijała dlatego, że pomaga to w usuwaniu dysproporcji między regionami i buduje bogactwo naszych państw.

Mam nadzieję na ten czas wspólnej dyskusji Komisji i raz jeszcze dziękuję za spotkanie i życzę efektywnych obrad.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej za to wystąpienie. Powoli będziemy zmierzali do realizacji naszego programu. Oczywiście w pierwszej kolejności poproszę pana ministra Andrzeja Adamczyka o zabranie głosu.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie i panowie przewodniczący, państwo posłowie, senatorowie, panie ekscelencjo ambasadorze, panie wojewodo, panie i panowie prezesi, dyrektorzy, wszyscy obecni na sali, bardzo się cieszę i chciałbym podziękować za zaproszenie na posiedzenie komisji obradujących wspólnie, odpowiednich sprawom infrastruktury Polski i Słowacji. Cieszę się, że do tego spotkania doszło. To kontynuacja i potwierdzenie bardzo dobrej współpracy pomiędzy Polską a Słowacją, szczelnie w zakresie infrastruktury. Nad tą materią się dziś koncentrujemy i szczególnie nas interesuje. Jest to kolejne nasze spotkanie z parlamentarzystami słowackimi. Przypomnę, że w styczniu tego roku miałem przyjemność gościć w budynku ministerstwa grupę parlamentarną ze Słowacji, w ramach przyjaźni polsko-słowackiej. W trakcie tego spotkania poruszonych zostało bardzo wiele ważnych spraw dla naszej współpracy, jak chociażby zagadnienia drogowe – droga ekspresowa S1, projekt Via Carpatia, Korytarz Bursztynowy czy przewozy autobusowe w ruchu przygranicznym. Trzeba pamiętać o kolejnych inicjatywach, które potwierdzają zacieśnianie więzów i codzienną dobrą relację między Polską i Słowacją. Wpisuje się w nią decyzja marszałka województwa podkarpackiego – pana marszałka Władysława Ortyla, połączenie kolejowe Rzeszów – Medzilaborce, które jest dobrym przykładem współpracy na płaszczyźnie regionalnej. Przypominam sobie naszą wizytę wraz z Komisją Infrastruktury na Podkarpaciu w Medzilaborcach i nadzieję burmistrza Medzilaborców. Samorządowcy po polskiej stronie również mówili o tym, że czekają na renesans połączeń kolejowych w ruchu transgranicznym pomiędzy naszymi miejscowościami. Cieszę się, że te nadzieje się materializują, że ze słów przechodzimy w czyny i efekty naszych działań są bardzo pozytywne dla mieszkańców naszych regionów, szczególnie obszarów przygranicznych.

Kolejny przykład dobrej współpracy to styczniowa wizyta pana ministra Arpada Erseka, podpisane memorandum i oświadczenie w sprawie realizacji naszych jakże ważnych inwestycji, jaką jest droga ekspresowa S1 po stronie polskiej i D3 po stronie słowackiej. Przypomnę, że w styczniu była też okazja, aby ogłosić przetarg na realizację tej inwestycji. Wychodzimy z tego poziomu deklaratywnego i wyrażanych werbalnie nadziei na poziom realizacji i budowy konkretnych dróg, o czym mówiła pani przewodnicząca w swoim wystąpieniu wstępnym. Zgodnie z zapisami tego porozumienia, zarówno po stronie słowackiej, jak i polskiej, priorytetowo traktowane będą równoległe prace przygotowawcze i inwestycyjne zmierzające do wzmocnienia infrastruktury transgranicznej szlaków transportowych. Jest to bardzo ważny dokument, który jest fundamentem dalszych działań na rzecz poprawy stanu infrastruktury transportowej na naszej wspólnej granicy. Jeszcze raz powtórzę – droga ekspresowa S1 łącząca się z autostradą D3, szlak Via Carpatia dla naszych wschodnich regionów to droga życia dla wielu państw opartych o wschodnią granicę Unii Europejskiej. Przypomnę, że Via Carpatia na całym swoim przebiegu ma już kilkanaście państw, które wspierają ten projekt. Naszym celem jest wpisanie Via Carpatii do sieci bazowej TEN-T. Polski rząd zabezpieczył w 2017 roku wszystkie fundusze niezbędne na realizację prawie 700 km odcinka Via Carpatii na terenie naszego kraju. Część tej inwestycji jest już bezpośrednio w realizacji. Pozostałe odcinki są na różnym etapie przygotowania dokumentacji technicznej – czy to dokumentacji niezbędnej do decyzji środowiskowej, czy też koncepcji programowych dla różnych odcinków. Różne są stany zaawansowania. W 2025 roku szanowni państwo, pojedziemy drogą ekspresową, autostradą dojedziemy do granicy polsko-słowackiej w Barwinku.

Niezmiernie ważny jest projekt wpisujący się w bursztynowy szlak kolejowy. To projekt Podłęże – Piekiełko. Skróci czas dojazdów pociągów z Krakowa przez Muszynę na Słowację i uczyni ofertę przewozową bardziej konkurencyjną.

Ciąg drogowy – droga krajowa 87 i 68 po stronie słowackiej – Piwniczna Zdrój – Mniszek nad Popradem to przedsięwzięcie, które bardzo mocno nas mobilizuje. Jesteśmy w pełni zdeterminowani, aby je zrealizować. Nie brakuje tej determinacji też stronie słowackiej. Chciałem poinformować państwa, że sfinalizowaliśmy już praktycznie przygotowanie do podpisania międzyrządowych umów z Republiką Słowacji – o miejscu połączenia drogi ekspresowej S19 z drogą ekspresową R4 po stronie słowackiej. Na myśli mamy Barwinek. Punkt styku zostanie jasno określony w umowie dwustronnej, międzyrządowej. To jest Barwinek – Vyšný Komárnik. Mamy gotową do podpisania – mam nadzieję, że nastąpi to rychło, umowę na budowę mostów na przejściu Chyżne i Trzciana na polsko-słowackiej granicy państwowej. Oba projekty są gotowe do podpisania. Aktualnie jesteśmy na etapie ustaleń terminów.

Szanowni państwo posłowie, jeszcze raz pragnę podkreślić, iż bardzo dobrze układa się współpraca pomiędzy stroną polską i słowacką. Mam nadzieję, że będzie nabierała tempa i wyrazu, poprzez realizację konkretnych projektów. Dziękuję stronie słowackiej za wspólne zdanie w debacie toczącej się wokół pakietu mobilności i dyrektywy o delegowaniu w transporcie. Możemy w tym zakresie liczyć na wsparcie strony słowackiej. Jeśli państwo pozwolą, poproszę teraz prezesa PKP PLK – operatora wszystkich sieci kolejowych w Polsce – pana prezesa Ireneusza Merchela – który poinformuje o stanie realizacji przedsięwzięć strategicznych z punktu widzenia komunikacji kolejowej. Poproszę też dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – oddział śląski – Michała Mendroka o informację na temat strategicznych połączeń drogowych. Dlaczego połączenia kolejowe i drogowe? Bo obecnie nie mówimy wyłącznie o współpracy transgranicznej. Musimy realizować europejską sieć drogową i kolejową. Szczególny w tym udział jest Polski i Słowacji. Dlatego, jeśli państwo pozwolą, podziękuję teraz za umożliwienie wystąpienia i proszę o przekazanie głosu wymienionym osobom.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Ustaliliśmy, że głos zabierze teraz pan prezes Merchel. Proszę bardzo. Musimy zmieścić się w pewnych ramach czasowych. Proszę bardzo.

Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Postaram się w sposób bardzo skrótowy przedstawić informację, zgodnie z tematyką. Skupię się głównie na przejściach granicznych. Jest kilka informacji, zgodnie z programem, na temat realizacji inwestycji. Bardzo ważny jest slajd, który przypomina, że założeniem jest modernizacja 9 tys. km torów na sieci linii kolejowej. Na 8,5 tys. km zwiększona zostanie prędkość – ponad 90% modernizowanych odcinków. W ruchu towarowym będą mogły kursować pociągi dłuższe, o większych naciskach.

W 2017 roku plan realizacji nakładów wynosił 5467 mln zł i został zrealizowany w 102%. Najważniejsze jest, że wszystkie zakładane składniki dotyczące realizacji planu rzeczowego zostały wykonane w 100 i więcej, procentach. Wymieniono tory, naprawiono wiaduktu, perony itp. Postępowania przetargowe – zauważalna jest jedna kwestia, która była tendencją w roku ubiegłym – wartość kosztorysowa projektów wynosiła 23,6 mld zł, a rozstrzygniętych przetargów 18,6 mld zł. Oznacza to 5 mln zł oszczędności i umowy były podpisywane 30% poniżej wartości kosztorysowej.

Plan na 2018 jest bardzo ambitny i zakłada realizację nakładów na poziomie 10 700 mln zł. Nie umieszczałem tego w slajdach, ale po 4 miesiącach realizację mamy na poziomie około 105%. Cztery pierwsze miesiące zamykają się zgodnie z przyjętymi założeniami. Postępowania przetargowe w roku bieżącym są oczywiście znacznie mniejsze. Połowa umów została już podpisana. Do końca roku będą podpisywane następne.

Podsumowując dwa lata – kwiecień 2016 – maj 2018 – najważniejsze są kolory czerwony i zielony. Czerwony mówi o miejscach, gdzie nie było jeszcze postępowań przetargowych – to blisko połowa, a teraz czerwonego jest bardzo mało, co wynika z oszczędności przetargowych. Ponad 30 mln zł jest już zaangażowanych w place budowy. Obrazowo, tak wyglądają na terenie Polski. Mogą państwo zobaczyć modernizowane linie. Kolory,

które są podane oznaczają dużych wykonawców i rejony, w których pracują. Nie będę się na tym skupiał, ale to slajd, który może warto omówić.

Przechodzę teraz do tego najważniejszego elementu dzisiejszej Komisji – przejścia polsko-słowackiego. Mamy trzy czynne przejścia graniczne Zwardoń-Skalite, Muszyna-Plawec i Łupków-Medzilaborce. Podałem informację o tym, jak wygląda praca przewozowa na tych przejściach. Funkcjonują po to, aby coś się działo. Jak widzimy, przejście w Zwardoniu jest obciążone przewozami pasażerskimi, a w Muszynie znaczna jest liczba pociągów towarowych. Jak widzimy, ta liczba pociągów wzrasta, nawet na przejściu w Łupkowie. W roku 2016 były 22 pociągi, w 2017 roku już 163. To właśnie ta współpraca, pociągi turystyczne, rozwój następuje. Planowane nakłady na modernizację linii z tego powodu są jak najbardziej uzasadnione. Prace, które będą wykonywane mają na celu poprawę efektywności. Przejście w Zwardoniu, aby nie mówić o szczegółach, charakteryzuje się tym, że jest położone w bardzo trudnym terenie. Zasadnicza wada linii kolejowej, która jest położona o dużych pochyleniach – maksymalne pochylenie to 26,5 ‰. Aby pociągi towarowe mogły normlanie kursować konieczne jest maksymalnie 12-16 ‰. Z tego powodu to przejście jest bardzo trudne do wykorzystania. Każdy pociąg towarowy musi mieć dodatkową lokomotywę. Niestety ze względów towarowych modernizacja tej linii nie może się rozwijać, ale przewozy pasażerskie wzrastają.

Kolejny slajd – Tarnów-Muszyna, słynne połączenie kolejowe Podłęże – Piekiełko, Szczyrzyc – Mszana Dolna – Tymbark, jesteśmy na etapie wyboru wykonawcy na prace projektowe. Projekt ma zostać wykonany w 2 lata i 4 miesiące o ile dobrze pamiętam. Zakładamy, że pod koniec 2020 roku będzie możliwe wejście w etap prac realizacyjnych. W pierwszej kolejności modernizacja ma objąć linię 104 – mówimy o odcinku od Chabówki do Nowego Sącza. Mamy tu jeszcze Mszana Dolna – Tymbark, aby to połączyć. Następny etap – kolejna perspektywa. Istotne jest przejście w ruchu pasażerskim, pociąg w Zakopanem. Jeśli wybudowana byłaby trasa Podłęże – Piekiełko, pociąg do Zakopanego jechałby poniżej 2 godzin, z zatrzymaniem na 3-4 stacjach. Pociąg bezpośredni jechałby 1 godzinę i 40 minut z Krakowa do Zakopanego. Dojazd do Nowego Sącza również jest bardzo ważny. Obecnie jest on odcięty, dojazd trwa prawie 3 godziny. Po tej modernizacji dojazd z Krakowa trwałby około godziny. Oczywiście dalej ruch towarowy do Muszyny. Linia oczywiście byłaby dostosowana na całej długości do pociągów towarowych o długości 740 m, tory na stacjach, dopuszczalne naciski. Ruch mógłby odbywać się z pełnym obciążeniem. Wskazana jest też linia Jasło – Zagórz, na której również planujemy prace. Od Zagórza do Łupkowa nie ma tego w żadnym projekcie – trwają rozmowy z marszałkiem województwa – chcemy rozpocząć prace studialne w celu określenia zakresu i nie ma obecnie środków finansowych, ale być może się znajdą. Ruch turystyczny na tej linii można prowadzić.

W tematyce był horyzont do 2030 roku. Pragnę powiedzieć, że Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły w ubiegłym roku prace nad planowaniem inwestycji kolejowych do roku 2045. Wiem, że to daleka perspektywa, ale podzieliliśmy to na pewne okresy działalności, opracowaliśmy kryterium rankingu. Obecnie mamy kryteria przypisane do wszystkich linii, jakie nie były modernizowane w ostatnich latach. W najbliższym czasie do Ministerstwa Infrastruktury taki materiał prześlemy i zostanie poddany analizie. Naszym marzeniem byłoby, na to, co jest dla nas najważniejsze, aby na perspektywę do 2025 roku było 100 mld zł. Wtedy zrealizowalibyśmy te inwestycje i linie podstawowe, i ten obszar w infrastrukturze kolejowej byłby zamknięty, włącznie z przejściami granicznymi. Skupiłem się tu tylko na Słowacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy pan minister ma jeszcze współpracowników w zasięgu i zechce udzielić im głosu?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Jeśli Wysoka Komisja pozwoli, poproszę jeszcze o informację na temat strategicznych połączeń drogowych, tworzących europejski ruszt komunikacyjny oraz w zakresie transgranicznym. Wypowie się pan dyrektor Mendrok. Ja opowiem o części małopolskiej i podkarpackiej, tak umówiliśmy się z panem dyrektorem. Nieobecni są dyrektorzy

oddziałów: małopolskiego i podkarpackiego, ale myślę, że z panem przewodniczącym sobie poradzimy, jeśli chodzi o Małopolskę i Podkarpacie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie dyrektorze. Oddaję panu głos.

Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach Michał Mendrok:

Szanowni państwo, oddział w Katowicach realizuje cztery kontrakty, które jak wspomniał pan minister, stworzą ruszt komunikacyjny łączący autostradę A1 z Republiką Słowacką. W dwóch przypadkach jesteśmy na etapie wyłaniania oferentów – na obejście Węgierskiej Górki oraz dobudowę drugiej jezdni na odcinku pomiędzy Pyrzowicami i Podwarpiem. W dwóch kolejnych przypadkach jesteśmy jeszcze na etapie prac przygotowawczych – opracowywania koncepcji programowej dla drogi ekspresowej S1 łączącej Mysłowice z Bielskiem Białą. Opracowujemy projekt budowlany dla dostosowania istniejącej drogi S1 czyli wschodniej obwodowej na terenie miasta Dąbrowa Górnicza do parametrów drogi ekspresowej.

Jeśli chodzi o szczegóły, cofając się od granicy państwa z Republiką Czeską, na północ w kierunku autostrady A1, mamy obejście Węgierskiej Górki. Do 13 czerwca wyznaczyliśmy termin na składanie ofert na wykonanie tego prawie 9 km odcinka. Inwestorska wartość to około 1,5 mld zł. W styczniu 2019 roku planujemy zawarcie umowy na realizację tego odcinka, a w grudniu 2020 roku planowane jest zakończenie realizacji tej inwestycji i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z Węgierskiej Górki na obwodnicę. To przejście dwiema parami tuneli i usprawnienie ruchu na połączeniu z Republiką Słowacką. Odcinek łączący Mysłowice z Bielskiem Białą to około 400 km nowej drogi S1, który realizowany jest od ponad dekady. Dążymy do zmaterializowania się tego odcinka, gdyż ta droga usprawni znacznie ruch tranzytowy i turystyczny. Jak wiemy, droga krajowa nr 1 przebiega przez Tychy, Pszczynę, Czechowice-Dziedzice, użyję kolokwializmu, jest u granic wytrzymałości jeśli chodzi o przepustowość. Tworzą się permanentne korki. Droga o nowym przebiegu jest bardzo potrzebna nie tylko tranzytowi, ale też społeczeństwu. W październiku br. planujemy zakończyć opracowywanie koncepcji programowej, która daje nam możliwość ogłoszenia przetargu w systemie projektuj i buduj, który planujemy rozpocząć w lutym 2019 roku. Realizację zamówienia planujemy rozpocząć w grudniu 2019 roku a zakończymy inwestycję w maju 2023 roku.

Kolejną inwestycją, którą prowadzi oddział katowicki jest przebudowa do parametrów drogi ekspresowej istniejącej drogi krajowej nr 1 na terenie miasta Dąbrowa Górnicza. W tym przypadku w lipcu br. planujemy złożenie wniosku o uzyskanie decyzji ZRID. W lutym przyszłego roku planujemy rozpocząć postępowanie przetargowe. Zakończenie inwestycji planowane jest na czerwiec 2022 roku. To niewielki odcinek, bo około 7 km. Wartość również nie jest wysoka – około 260 mln zł. Stan techniczny i bezpieczeństwo powodują, że parametry należy podnieść i uzyskać lepszą przepustowość na tym fragmencie.

Ostatni odcinek, który jest bardzo niebezpieczny na dzień dzisiejszy to jednojezdniowe połączenie węzła Pyrzowice z węzłem Podwarpie, gdzie bardzo często dochodzi do wypadków. W związku z tym dobudowa tej drugiej jezdni jest bardzo potrzebna i spowoduje poprawę bezpieczeństwa. Aktualnie mamy złożonych 16 ofert na realizację tej inwestycji. To drugi przetarg. W poprzednim żaden z oferentów nie zechciał podpisać umowy i zostaliśmy zmuszeni do ogłoszenia kolejnego. W styczniu 2019 roku planujemy podpisanie umowy a we wrześniu 2021 roku zakończenie realizacji.

W perspektywie najbliższych 5 lat autostrada A1 od węzła Pyrzowice połączy się poprzez częściowo przebudowaną, częściowo wybudowaną na nowo, drogą ekspresową S1 z Republiką Słowacką w Zwardoniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Przechodzimy do Małopolski. Tu najważniejszą inwestycją jest droga ekspresowa S7 o parametrach autostradowych. Przypomnę koleżankom i kolegom parlamentarzystom ze Słowacji, że droga ta pozwoli z Rabki w 2022 roku dojechać do Gdańska, bezpiecznie, bezkolizyjnie. Realizowane są najważniejsze odcinki tunelowe pomiędzy Myślenicami i Rabką. Wymagają olbrzymiego wysiłku. Pojawiły się problemy natury technicznej, ale nie takie, które kazałyby nam przełożyć termin realizacji tychże inwestycji w znaczny sposób. Przy fliszu karpackim realizowane są niezmiernie trudne roboty tunelowe, ale dajemy radę. Budowane są tunele o długości 2200 m. Droga ekspresowa w Małopolsce w całości jest objęta umowami wykonawczymi i w części jest w realizacji. Podobnie w województwie świętokrzyskim i mazowieckim. W 2022 roku z Trzciany przez Chyżne przejadą państwo do Rabki, a tam będzie można wjechać na węzeł i jechać bardzo bezpieczną drogą ekspresową o parametrach autostradowych do Gdańska.

Niezmiernie ważny jest problem Piwnicznej Zdroju i Mniszka nad Popradem. Pracujemy tam nad ostatecznym udrożnieniem ruchu. Powstał tam wiadukt. Strona polska poniosła duże koszty. Operatorem tej inwestycji była strona słowacka. Obecnie brakuje nam możliwości przejazdu samochodami ciężarowymi po stronie słowackiej o ciężarze powyżej 7,5 t. Są problemy natury technicznej, osuwiska. Wymagana jest inwestycja na odcinku 15 km po stronie słowackiej. Mam nadzieję, że ten problem uda się zlikwidować i przejdzie do historii i będziemy mogli w pełni wykorzystać to połączenie drogowe. Po polskiej stronie droga krajowa jest przystosowana do pełnej nośności. Każdy samochód ciężarowy może się po niej poruszać.

Przechodzimy na Podkarpacie. Wspomniana już droga ekspresowa Via Carpatia to projekt, który dziś wspiera Litwa. Z zewnętrznych partnerów mamy Białoruś, Ukrainę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Grecję. Do tego projektu przystąpiła grupa państw Bałkanów zachodnich, Chorwacja, Słowenia deklarują wsparcie, tak jak Serbia, Bośnia i Hercegowina. Mamy nadzieję, że Czarnogóra również przystąpi do projektu. Jest on też wspierany ze strony Czeskiej. Ostatnio ministerstwo transportu Republiki Federalnej Niemiec w dokumencie skierowanym do Komisji Europejskiej wsparło ten projekt, nazywając go jednym z kluczowych dla drogowej sieci europejskiej w części wschodniej Unii Europejskiej. Przez odnogi Via Carpatia będzie komunikowała nas także z portami Ukrainy, systemem drogowym przez Białoruś w kierunku Rosji. Nad tym projektem pochyla się obecnie też ministerstwo transportu Finlandii oraz Estonii. Prawdopodobnie będą to kolejne państwa, które wesprą ten projekt. W 2025 roku pojedziemy drogą ekspresową do granicy w Barwinku. Realizujemy koncepcję programową, która pozwoli nam ogłosić przetarg na szczególnie ważny odcinek w Rzeszowie. Będziemy mieli węzeł autostradowy na autostradzie A4 połączony wygodną drogą ekspresową ze Słowacją. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chciał jeszcze zabrać głos? Informuję, że zgłosił się pan przewodniczący Polaczek. Jeśli pan minister nie chce zabrać głosu i wydelegowania kogoś do zabrania głosu, będziemy przyjmowali kolejne zgłoszenia. Jeśli strona słowacka chce coś dodać, będzie taka możliwość. Czy pani chce zabrać głos? Proszę bardzo, pani przewodnicząca Kiššová.

Przewodnicząca delegacji słowackiego parlamentu Jana Kiššová:

Bardzo dziękuję. Myślę, że pan poseł Ivan mógłby powiedzieć coś w naszym imieniu, jeśli chodzi o aktualną sytuację. Pan Igor Janckulík jest przewodniczącym organów samorządowych i mógłby poinformować jak wygląda sytuacja na Słowacji regionalnie. Bardzo dziękuję.

Parlamentarzysta słowacki Miroslav Ivan:

Bardzo pięknie dziękuję. Pragnę się przedstawić. Jestem członkiem komisji do spraw gospodarki Rady Narodowej Republiki Słowackiej. W naszej komisji mamy trzy podkomisje. Jedna zajmuje się sprawami poprawy środowiska gospodarczego, druga innowacyjności, a trzecia transportu i turystyki. Przewodniczę tej, która zajmuje się transportem i odpowiadam za prace legislacyjne i transportowe, nie tylko w zakresie roz-

woju infrastruktury, ale również interesu publicznego. Pan minister transportu Árpád Érsek przygotował nam materiały, które są raportem w zakresie rozwoju infrastruktury i jeśli państwo pozwolą, przedstawię kilka faktów. Muszę wypowiedzieć się krytycznie. W poprzedniej kadencji, która zakończyła się w 2016 roku zmarnowana została szansa na wykorzystanie środków unijnych. Często byliśmy na Słowacji świadkami budowy bardzo drogich odcinków autostrad. Wczoraj rozmawialiśmy o tym z panem ministrem na spotkaniu nieformalnym. Architekci dążą do samorealizacji i budują swoje pomniki, tworzą, zamiast stawiania efektywności i funkcjonalności na pierwszym miejscu. Krytykowano nas za to. Wszyscy byliśmy świadkami budowania w poprzedniej kadencji autostrad w cenie przewyższającej 40 mln euro za kilometr. Obecnie już to tak nie wygląda.

Pan Árpád Érsek był również troszkę krytykowany, gdyż nie do końca identyfikował się z naszymi poglądami, że trzeba przyjrzeć się tej efektywności. W ostatnim czasie zaczął współpracować z Instytutem Wartości Pieniądza, który został założony w ministerstwie finansów Republiki Słowackiej. Wszystkie nowe odcinki autostradowe zaczynają być oceniane poprzez stosunek wkładu do kosztów. Patrzymy co nam przyniesie każde zainwestowane euro, jakie oszczędności zyskamy – na paliwie, obniżenie wypadkowości, czasu podróży. Takie są kryteria oceny kosztów.

Zanim opowiem o konkretach, chciałem powiedzieć, że w przeszłości właśnie z tego powodu, iż dochodziło do realizacji znacząco zawyżonych kosztowo inwestycji – z mojego punktu widzenia – zaniedbywano infrastrukturę dróg krajowych, które na Słowacji stanowią podstawową sieć tranzytu, jeśli chodzi o transport osobowy i ciężarowy. Drogi krajowe to 3100 km. Zwykle nieproporcjonalnie mało środków przeznacza się na ich konserwację. Wszystkie środki szły na budowę autostrad. Teraz zaczynamy oceniać budowę nowych odcinków wedle tych kryteriów. Mamy zarzuty wobec pana ministra, że być może mało udaje się mu wydobyć środków od ministerstwa finansów na drogi pierwszej kategorii. Organizacje branżowe, które zajmują się planowaniem infrastruktury na Słowacji to organizacje niezależne. Wiele razy mówiły, że trzeba zmienić spojrzenie na budowę infrastruktury drogowej i tam gdzie to możliwe wykorzystywać istniejącą sieć dróg krajowych i ją rozszerzać, rozwiązywać problemy, budować krótkie obwodnice miejscowości, a nie dublować równolegle drogie odcinki autostrad. Trzeba zwrócić uwagę na popyt na infrastrukturę. To droga rozwoju na Słowacji.

Jeśli spojrzymy poprzez pryzmat tej filozofii, chciałbym poruszyć temat wspomniany przez pana ministra Adamczyka – Via Carpatia. Będzie gotowa w 2025 roku, jak zapisałem. To nie będzie pełnowymiarowa czteropasmowa droga, ale mamy możliwość stworzenia wysokiej jakości drogi szybkiego ruchu o parametrach pierwszej kategorii, z wykluczeniem pewnych węzłów spowalniających, jak obwodnice. Miałoby to takie znaczenie, że dużo szybciej udałoby się nam wybudować ten odcinek, niż w sytuacji, gdybyśmy czekali na środki na pełnowymiarową drogę o parametrach autostrady. Na niektórych odcinkach dopiero po roku 2020 mogłaby się rozpocząć budowa. Jak państwo wiedzą, ta budowa trwa wiele lat i nie potrafię ocenić kiedy po stronie słowackiej ten odcinek R4 byłby gotowy.

Jeśli chodzi o inne połączenie autostradowe ze strony słowackiej – D3 – mam materiały, z których wynika, że są tam odcinki, które nie są ukończone. Brakuje nam trzech odcinków. Niedawno otwarto obwodnicę Żyliny. Wedle wyliczeń potrzebujemy około 700 mln euro na ukończenie prac. Szacuje się, że można je zakończyć do roku 2024. Niektóre z tych odcinków mogłyby być rozpoczęte w 2019 roku, ale wiemy że budowa trwa 4 i więcej lat. Na tym odcinku mamy dość trudne fragmenty terenu wymagające dużo czasu. To wszystko, jeśli chodzi o połączenie autostradowe D3.

Jeśli chodzi o drogę szybkiego ruchu R3, przez Orawę, Dolný Kubín, Twardoszyn na Chyżne trwa postępowanie w ramach zamówień publicznych na niektóre odcinki. Jeśli chodzi o odcinek na Chyżne, pan minister powiedział, że przygotowywana jest umowa dotyczaca budowy mostu. Z raportu, który przygotował dla nas pan minister transportu Árpád Érsek, przewiduje się terminy od roku 2021 do 2024. Niektóre odcinki, które są krytykowane przez opinię publiczną mają być wykonane do 2028 roku. Bardzo żałujemy, że tak to wygląda, ale jako komisja nie mamy na to wpływu. Wiele było opóź-

nień w budowie autostrad na Słowacji i odpowiada za to rząd sprzed 8 lat. Konsekwencje tego będziemy odczuwali jeszcze przez jakiś czas.

Jeśli chodzi o odcinek Łysa Polana, z raportu pana ministra wynika bardzo pozytywna ocena. Wybudowano tam nową drogę, wyremontowano drogę w okolicy miejscowości Podspady. To była droga trzeciej kategorii, a teraz spełnia wymogi drogi pierwszej kategorii. Wkrótce nastąpi zmiana jej kwalifikacji i będzie w zarządzie państwa, a nie samorządu. Oznacza to, że kwestia przejścia granicznego będzie mogła być rozwiązana szybko. Jeśli chodzi o przejścia graniczne na drogach regionalnych, chciałbym aby w tej sprawie wypowiedział się pan Igor Janckulík. Tak jak powiedziała pani przewodnicząca naszej Komisji, pełni funkcję odpowiadającą wicemarszałkowi – jest wiceprzewodniczącym kraju żylińskiego. W naszej komisji zajmuje się kwestiami transportu i myślę, że lepiej potrafiłby to opisać. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Parlamentarzysta słowacki Igor Janckulík:

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie mi głosu. Chciałbym po pierwsze podziękować stronie polskiej za zorganizowanie tego spotkania. Sądzę, że wymiana poglądów w dziedzinie infrastruktury jest niezwykle ważna dla obu krajów. Chciałbym również wykorzystać tę możliwość i poinformować państwa o projektach pomiędzy krajem żylińskim a stroną polską. Tak jak powiedział kolega, w kraju żylińskim zajmuję się transportem i jestem posłem słowackiego parlamentu. Pełniłem również funkcję pełnomocnika rządu do spraw dróg szybkiego ruchu.

Chciałbym zwrócić się do państwa o pomoc, jeśli to możliwe. Po stronie słowackiej pojawiły się pewne problemy związane z dotrzymywaniem terminów. Chodzi o projekty, które realizujemy wspólnie ze stroną polską. To projekty poprawy dostępności sieci TEN-T, za pośrednictwem modernizacji dróg w rejonie Podhala i w powiecie trwardoszyńskim, poprawa połączenia powiatów Żywiec – Namestovo z siecią TEN-T, wzmocnienie współpracy transgranicznej oraz poprawa dostępności do sieci TEN-T w rejonie orawskim. Chodzi tu głównie o modernizację dróg i remonty mostów. Udało się nam doprowadzić do remontów dróg w wymaganych terminach, ale mieliśmy dużo większe problemy z mostami. Problem zrodził się w związku z długością postępowania w dziedzinie zamówień publicznych. Zaczęło się to w 2016 roku i zakończono prace 11 października 2016 roku. Plac budowy przekazano dopiero w 2017 roku. Wiemy jakie są warunki klimatyczne na północy Słowacji. Nie było możliwe rozpoczęcie tych mostów wtedy, gdy udostępniono plac budowy. Doszło jeszcze do katastrofy – połamały się drzewa. Trzeba było je usunąć. Jak wszyscy wiemy, drewno ze Słowacji jest wysyłane do Polski. Gdybyśmy zaczęli realizację naprawy tych mostów, uniemożliwilibyśmy transport i usunięcie materiału drzewnego pozostałego po huraganie. Wniosek o przedłużenie terminów przesłaliśmy do instytucji zarządzającej do Krakowa. Prosiliśmy o zmianę daty zakończenia projektu z maja 2018 roku na 22 września. Niestety ten wniosek strona polska odrzuciła.

Kończąc moją wypowiedź, pragnę zapewnić polskich partnerów, że strona słowacka zrobi wszystko, abyśmy zrealizowali wspólne projekty, nawet jeśli spóźnimy się z ich realizacją o trzy miesiące. Zdajemy sobie sprawę jak istotne jest połączenie między Słowacją i Polską. Chciałbym poprosić polskich partnerów o to, aby wpłynęli na przedłużenie tego terminu, aby nie pojawiły się po stronie kraju żylińskiego straty z powodu nieukończenia projektu w terminie. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy do tej części wypowiedzi strona polska chciałaby się jakoś odnieść, czy na razie będziemy w turze pytań, a odpowiedzi i dyskusja będą później? Pan poseł Polaczek, a następnie pani poseł Paluch. W pierwszej kolejności udzielę głosu członkom Komisji Infrastruktury.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, państwo parlamentarzyści z Republiki Słowackiej, przedstawię kilka uwag w odniesieniu do parlamentarnej współpracy bilateralnej. Mówię o tym również

jako szef polsko-słowackiej grupy bilateralnej. Na posiedzeniu gościmy naszych przyjaciół ze Słowacji, z odpowiedniej grupy parlamentarnej. Na wstępie nasuwa mi się stwierdzenie, że musimy sobie pomagać – „musíme si pomáhat" – brzmi podobnie po polsku i po słowacku. To polityka konkretów – inwestycje drogowe, kolejowe, współpraca regionalna w obszarze infrastruktury. Na pewno nawiązując do tego, o czym powiedział pan minister Andrzej Adamczyk, warto wspólnie odnotować z tego posiedzenia kwestię Via Carpatii. To międzynarodowy projekt infrastrukturalny, który angażuje nasze państwa. Trzeba poprosić naszych kolegów i koleżanki z Rady Narodowej Słowacji o polityczne wsparcie dla tego tematu, aby na poziomie Komisji Europejskiej ta sieć od Litwy przez Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię do Grecji uzyskała decyzję wpisującą ten korytarz do sieci europejskiej TEN-T.

Druga kwestia – odwołując się do ostatniego wystąpienia pana posła Igora Janckulíka, myślę że warto rozważyć – to uwaga do naszych koleżanek i kolegów z Rady Narodowej Słowacji – wymiana opinii i informacji z właściwym ministrem w parlamencie słowackim. Myślę, że w Komisji Infrastruktury będziemy się tym zajmowali i warto ten głos wzmacniać z jednej i z drugiej strony. Mówię o tym też dlatego iż na chłodno identyfikując tę 541 km granicę polsko-słowacką, mamy jedynie 3 przejścia graniczne dostosowane do ruchu ciężarowego. Po drugie, perspektywa do 2030 roku – mówił o tym pan minister i pan prezes Polskich Linii Kolejowych. W części nawiązywał do tego również dyrektor oddziału GDDKiA. To kwestia koordynacji w dokumentach programowych po polskiej i słowackiej stronie harmonogramów. Pan minister Adamczyk mówił o tym, że jeśli chodzi o Via Carpatia cały odcinek 700 km przyszłej drogi ekspresowej jest w budowie lub w fazie przygotowania. W 2025 roku cały polski odcinek zostanie oddany do użytku. Praktyczne pytanie – jak to w przyszłości będzie oddziaływało na transport we wschodniej Słowacji, jeśli ten większy ruch się tam pojawi?

Nawiążę teraz do wystąpienia pana prezesa Ireneusza Merchela, jeśli chodzi o kwestie kolejowe. Z prezentacji wynika, że najbardziej przyszłościowym punktem, jeśli chodzi o kolejowy transport cargo jest połączenie Pławiec z Muszyną. Idźmy w tym kierunku, aby poprawiać infrastrukturę. Po polskiej stronie rząd podjął istotną decyzję zbudowania oczekiwanego od wielu lat połączenia Podłęże – Piekiełko, które bardzo znacznie skróci trasę przejazdu na osi północ-południe. Kwestia niewydolności infrastruktury drogowej czy kolejowej w relacjach polsko-słowackich wpływa również na ograniczenie biznesu i transportu oraz bezpośrednio na niedostateczną ofertę transportu w rejonach transgranicznych. Mamy bardzo dobre przykłady współpracy województw – małopolskiego, podkarpackiego, śląskiego z naszymi partnerami na Słowacji. To odrębny temat, który jest obecnie identyfikowany w polityce regionalnej. Samorządy województw występują z zapytaniem o dystrybucję środków na modernizację dróg wojewódzkich czy listę innych inwestycji infrastrukturalnych poprawiających relacje transgraniczne. Wiem, że kluczowy dokument słowacki dotyczący rozwoju transportu do 2030 roku wspomina o dokończeniu dwóch korytarzy drogowych do granicy z Polską – ten odcinek D3 do przejścia w Zwardoniu, Skalite, czyli odcinek Svrčinovec – Żelina czy o przyszłej budowie R4 – drogi ekspresowej do Barwinka i kontynuacji Via Carpatii. W naturalny sposób zakładamy, że z upływem najbliższych lat będzie to coraz bardziej konkretyzowane.

Wspomnę też o jednym aspekcie, który nie pojawił się w dyskusji, ale będzie miał praktyczne odzwierciedlenie za dwie godziny, gdy wspólnie pojedziemy odwiedzić największy port lotniczy w województwie śląskim i trzeci co do wielkości w Polsce. To dodatkowy aspekt współpracy w zakresie połączeń lotniczych. Mamy połączenie Koszyce – Warszawa. Bratysława ma połączenie realizowane przez jednego z operatorów lotniczych niskokosztowych – nomen omen to kapitał międzynarodowy, Wizzair. Warto zastanowić się, czy w tych relacjach bilateralnych niektóre porty jak w Krakowie czy Katowicach, nie mogą przedstawić oferty w relacjach cargo. To czysto komercyjne decyzje. Chcielibyśmy, aby państwo parlamentarzyści zobaczyli to już na miejscu.

Ostatnia kwestia, o której chcę wspomnieć to wykorzystanie środków europejskich na organizację infrastruktury w perspektywie realizowanej do 2023 roku. Pragnę zapytać naszych gości jak u państwa wygląda obecnie procentowy udział środków z perspektywy? Jaki jest poziom zakontraktowania projektów drogowych i kolejowych? To pytanie

do naszych gości z rady narodowej. Czy mogą państwo przedstawić nam taką ogólną informację? Na zakończenie pragnę powiedzieć, że na początku maja polska sieć dróg ekspresowych i autostrad przekroczyła 3500 km. Nie wiem, czy się nie pomylę, ale na koniec przyszłego roku przekroczy chyba 4 tys. km, myślę że nie popełnię błędu, panie ministrze. To dowód dobrego wykorzystania środków europejskich na modernizację infrastruktury drogowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Proszę uprzejmie, pani poseł Anna Paluch. Jako kolejny zgłaszał się pan poseł Suchoń, jeśli dobrze widziałem. Przyjmuję kolejne zgłoszenia.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałam przede wszystkim wyrazić moją wielką radość z powodu tego, iż spotykamy się w gronie polskich i słowackich posłów, którzy zasiadają w komisjach mających transport w swym zakresie rzeczowym. Najważniejsza kwestia z zakresie współpracy to infrastruktura techniczna, która ją umożliwia. Wyszłam z samorządu. Od ponad 20 lat angażuję się w życie polityczne i publiczne w moim okręgu wyborczym na Podhalu i na Sądecczyźnie w województwie małopolskim. Na co dzień widzę, że właściwie wszystkie gminy po polskiej stronie współpracują z gminami po stronie słowackiej. Współpracują też straże i służby ratunkowe, zespoły, szkoły, firmy. Wiele polskich firm prowadzi swoją działalność gospodarczą na Słowacji. Zanim zostałam posłem prowadziłam polsko-słowackie forum gospodarcze w Nowym Targu, gdzie spotykały się firmy z obu stron granicy, pomagaliśmy się im zorientować w przepisach prawnych i w warunkach prowadzenia działalności gospodarczej. Jak prowadzić działalność gospodarczą, jeśli nie można przewieść towarów czy produktów z jednej strony na drugą? Z wielką radością słucham o tym, że będzie budowana linia Podłęże -Piekiełko. To 58 km linii kolejowej, które w radykalny sposób skróci drogę na Podhale i do Nowego Sącza, ale także do przejścia granicznego w Muszynie. To jest podstawowa kwestia. Mamy wielką zbieżność interesów – góry i przyroda są jednakowe, granice ich nie dotyczą. Moje rodzinne Pieniny są w części po stronie słowackiej, w części po polskiej. Tak samo Tatry są naszymi wspólnymi górami. Po stronie polskiej i słowackiej rozwija się gospodarka turystyczna.

Kwestie transportowe mają tam podstawowe znaczenie. Nie sposób sobie wyobrazić dobrego wypełnienia roli centrów turystycznych, jeśli klientela 6 godzin jedzie i 6 godzin wraca, aby wypoczynku zażyć. Cieszę się z tego ogromnie. Myślę, że w takim gronie, w jakim się tu spotykamy, powinniśmy dążyć do wypracowania przez rządy jak najlepszych warunków współpracy i ustalenia, do których korytarzy transportowych przywiązujemy największą wagę, aby były to spójne ciągi komunikacyjne, aby publiczne pieniądze, które inwestujemy, były wykorzystane jak najlepiej. Naszym podstawowym obowiązkiem jest służenie swoim wyborcom – ułatwianie im działalności gospodarczej i normalnego życia, dojazdów do pracy. Brak bariery językowej, podobieństwo zwyczajów i kulturowa wspólnota dają nam dobre warunki do tego, aby regiony pogranicza, które przez lata były peryferiami, kwitły. Pogranicze jest bogate kulturowo, łączy oba kraje. Możemy przyczynić się do tego rozwojem dobrej infrastruktury komunikacyjnej.

Cieszę się również słysząc, że najważniejsza jest kolej. To ekologiczny środek transportu. Nie emitujemy dwutlenku węgla poruszając się koleją w takim stopniu, jak poruszając się drogami kołowymi. Droga S7 północ-południe w kierunku Zakopanego i droga do Nowego Targu, która jest chyba naszą największą radością, o której zapomniał chyba pan minister.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Nie zapomniałem, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Otwierajmy drogi i udrażniajmy kontakty naszych społeczeństw, bo to nasze podstawowe zadanie. Bardzo dziękuję i mam nadzieję, że naszą współpracę w dobrej atmosfe-

rze i bez barier językowych będziemy kontynuowali. Może przyczynimy się do tego, aby nasze rządy lepiej wykonywały swoje obowiązki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję pani poseł za cenną wypowiedź. Muszę jeszcze powitać pana prezydenta Katowic. Obecny jest z nami pan prezydent Bogumił Sobula. Bardzo dziękujemy za obecność. Gratulujemy rozwoju miasta. Obserwowaliśmy wczoraj Katowice z wysokiego punktu i muszę powiedzieć, że jesteśmy pod wrażeniem potęgi tego miasta i jego uroku. Dziękujemy panu prezydentowi za obecność na posiedzeniu. Pan poseł Suchoń, proszę uprzejmie.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję. Panie przewodniczący, pani przewodnicząca, panie ministrze, panie wojewodo, panie prezydencie, szanowni państwo, bardzo cieszę się z tego spotkania. Jestem posłem ziemi żywieckiej, m.in. Bielska Białej. Dla mnie relacje polsko-słowackie są wpisane w charakter mojej małej ojczyzny. Doskonale zdaję sobie sprawę z tego jak ważne jest to, aby nasza infrastruktura była wykonywana szybko, sprawnie i z jak największą efektywnością dla obywateli naszych państw. Tak jak była uprzejma zauważyć pani przewodnicząca, tam gdzie kończą się autostrady, tam kończy się wzrost. Coś w tym jest. Ważna jest infrastruktura, drogi, połączenia kolejowe. W naszym pięknym regionie Beskidów i Karpat relacje międzynarodowe mogą być jeszcze większym impulsem do wzrostu gospodarczego, wymiany turystycznej i kulturalnej, a także zwykłych relacji międzyludzkich. Dlatego bardzo się cieszę, że po wielu latach, gdy nasze państwa skupiały się na nadrabianiu problemów i niedostatków infrastrukturalnych, przeszliśmy do etapu, gdzie bardzo mocno interesują nas wspólne relacje. W tym kontekście chciałbym prosić, korzystając z obecności wysokich komisji, aby z poziomu swojej działalności zapewnili państwo wsparcie dla rozwoju komunikacji publicznej między naszymi państwami. To coś, co dla wielu osób jest podstawową formą docierania do interesujących miejsc, tworzenia pewnych relacji. Ta komunikacja publiczna między naszymi państwami w mojej ocenie powinna być wzmacniana i otrzymać zielone światło, konkretne środki.

Pragnę powiedzieć o projektach infrastrukturalnych. Bardzo często zapominamy, że rzecz nie tylko w tym, aby połączyć punkt a z punktem b, gdy znajdują się po różnych stronach granicy. Trzeba patrzeć na inwestycje infrastrukturalne kompleksowo, trochę dalej i szerzej, ponad obszar graniczny. W tym kontekście składam apel do pana ministra. Beskidzka droga integracyjna S52, która co prawda jest w krajowym programie budowy dróg, znajduje się na liście rezerwowej. To droga, która dla naszych przyjaciół ze Słowacji byłaby prostym traktem na Kraków. Połączenie Bielska Białej i Krakowa drogą krajową w dobrym standardzie, która odchodzi od drogi S1, planowanej pomiędzy Bielskiem Białą a Mysłowicami byłoby impulsem do nawiązania kontaktów nie tylko Bielska Białej z naszymi partnerami na Słowacji, ale też dla miejscowości znajdujących się pomiędzy Bielskiem a Krakowem. Są to Katowice, Andrychów, Kręt, Oświęcim. Wydaje mi się, że to bardzo duży obszar, który mógłby zainteresować naszych partnerów ze Słowacji, a także nasze firmy, które działają na tych terenach. To byłby bardzo duży impuls do wyjścia na stronę Słowacką. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję za cenny głos. Transport publiczny trochę nam umknął i przyjmiemy to do serca. Dla Komisji ten aspekt jest bardzo ważny. Są już dobre przykłady w tej kwestii. Niedawno uruchomione zostało połączenie drogowe między Koszycami, Krosnem i Rzeszowem w transporcie osobowym. Ludzie ze Słowacji mogą dojechać na lotnisko do Rzeszowa. Panie ministrze, proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Odniosę się do ostatnich słów pana posła Mirosława Suchonia. Rzecz dotyczy BDI – Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Panie pośle, jesteśmy gotowi realizować to przedsięwzięcie. Problem polega jedynie na tym, że brakuje zgody samorządów. Kto zna szczegóły wie, że bez niej będzie istotna trudność w realizacji tej drogi. Gdy dojdzie do porozumienia, szczególnie gdy gmina Wadowice znajdzie konsensus z sąsiednimi

co do przebiegu tej drogi, sprawa będzie jasna. W odniesieniu do tej drogi, nie polemizuję z tym, co powiedział pan o jej znaczeniu w regionie i europejskiej sieci komunikacyjnej. Jeśli pan poseł pozwoli, na tym zakończę ten temat.

Jeśli chodzi o wspieranie regionalnych sieci transportowych, realizowanych przez samorządy, rząd stoi na stanowisku, że bez tego wsparcia nie będziemy mieli komplementarnej sieci drogowej, która odpowie potrzebom XXI wieku – dróg bezpiecznych, komfortowych. Temu służył będzie Fundusz dróg samorządowych, o którym mówił już pan premier Mateusz Morawiecki. Jesienią powierzymy mu konkretne środki rzędu miliarda euro. Każdego roku kierujemy tego rzędu wsparcie na potrzeby dróg samorządowych.

Odnoszono się do środków europejskich. Bardzo proszę, aby mogła też przekazać informację na ten temat pani dyrektor z Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zanim jednak to zrobi, pragnę przypomnieć, że gdy obejmowaliśmy władzę 2,5 roku temu, Polska jeśli chodzi o wykorzystanie środków unijnych była na 7 miejscu od końca w Unii Europejskiej. Dziś jest zgoła inaczej. Pani komisarz Bulc, będąc z wizytą w Polsce, pogratulowała nam dynamicznego wzrostu absorbcji środków. Dziś zajmujemy 3 miejsce w Unii Europejskiej, jeśli chodzi o wykorzystanie środków w tej perspektywie. Myślę, że to dobra pozycja i będziemy robili wszystko, aby ją poprawić – nie trzecie, a pierwsze. Mamy ambicje i to zrobimy.

Jeśli chodzi o drogę, o której mówiła pani poseł Paluch – Rdzawka – Nowy Targ, to niezmiernie ważne przedsięwzięcie. Jeśli chodzi o to przywołanie mnie do porządku, gdy pani poseł powiedziała, że o tym zapomniałem, od razu zaprzeczam, bo wiem, że gdy pani poseł Paluch zabiera głos, to albo na początku, albo na końcu wypowiedzi, jak Katon Młodszy często powtarza: „Kartagina musi zostać zburzona", mówi: „A pan minister nie pamięta o drodze Rdzawka – Nowy Targ". Kończymy postępowanie przetargowe i będziemy podpisywali umowę na tę drogę. To przedsięwzięcie dość absorbujące finansowo. Bardzo proszę o umożliwienie zabrania głosu pani dyrektor.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgłaszał się dość długo pan poseł Cyrański. Czy możemy to zrobić po głosach kolejnych posłów? Zgłosili się też pan przewodniczący Stanisław Żmijan i pan poseł Kostuś.

Poseł Adam Cyrański (niez.):

Witam wszystkich państwa serdecznie. Nie będę wymieniał poszczególnych osób. Może przywołam temat, który niedawno wrócił, a ma 100 lat. Prezydenci obu państw mówili o tym w 2016 roku. Minister Adamczyk powiedział, że doprowadzimy drogę do Zakopanego. Jesteśmy na końcu tego procesu realizacji. Pragnę zapytać parlamentarzystów słowackich o tunel Zakopane – Szczyrbskie Jezioro. Turystyka jest elementem nie tylko transportu publicznego, ale też sporym biznesem, jednym z większych na Słowacji. Rozmawialiśmy głównie o projektach czysto gospodarczych i transportowych. Mam pytanie do obu stron. Pomysł wrócił w maju 2016 roku. Czy istnieje szansa aby to wybudować? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Teraz pan poseł Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowne prezydium, drodzy państwo, powiem kilka zdań. Dzisiejsze posiedzenie komisji, które zajmuje się sprawami infrastruktury jest bardzo ważne. Oczywiste jest, że infrastruktura transportu jest kluczem dla rozwoju gospodarczego i o tym dziś mówimy bardzo wyraźnie. Kolejny aspekt jest bardzo ważny – rozwój społeczny. Szkoda, że nie ma na dzisiejszym posiedzeniu większej reprezentacji strony rządowej i samorządowej. Uważam, że Polskę i Słowację powinna połączyć sieć dróg i połączeń na umownej granicy. Muszą mieć różną kategorię – od położonych w międzynarodowych korytarzach transportowych, jak i piesze, pomiędzy sąsiadującymi terenami. Lokalni przedsiębiorcy świetnie się organizują i trzeba im to ułatwić.

Bardzo dziękuję za spotkanie. Jestem rad, że mogę wziąć w nim udział. Pełnię mandat z regionu, który sąsiaduje z Ukrainą i bardzo bliska jest mi droga nr 19. Panie

ministrze, intencje są zrozumiałe i chwała panu za to. Bądźmy realistami. Chce pan zrealizować 700 km dróg w standardzie drogi ekspresowej. Wie pan, że chęci to jedno, a możliwości drugie. Mówię to z troską o możliwości wykorzystania środków unijnych. Zakontraktowane środki wyglądają tak jak pan powiedział w statystykach. W nawiązaniu do powiedzenia, nie ważne jak się zaczyna, ale ważne jak się kończy. Chciałbym abyśmy wykorzystali środki, które mamy do dyspozycji zarówno w programie drogowym, jak i kolejowym. Mam co do tego duże obawy, ale życzę aby udało się to nam i panu ministrowi, podobnie naszym gościom. To w interesie nie naszych wyborców, ale całych społeczeństw. Dajmy właściwe narzędzia, a nasi przedsiębiorcy na pewno dobrze sobie poradzą, w obu krajach. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Chciałem poinformować wszystkich z państwa, że zaproszenie do pana marszałka województwa śląskiego Wojciecha Saługi zostało skierowane. Czy jest ktoś z urzędu marszałkowskiego? Jeśli nie ma, to pan przewodniczący ma odpowiedź na pytanie, dlaczego nie ma nikogo z samorządu. Pan poseł Kostuś, proszę uprzejmie.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, drodzy goście, podobnie jak moi poprzednicy, chciałbym wyrazić radość z dzisiejszego wspólnego posiedzenia. Ma wymiar nie tylko polityczny i symboliczny, ale przede wszystkim merytoryczny. Dokonujemy pewnego podsumowania tego, co udało się zrobić, co jest realizowane i co w najbliższym czasie będziemy realizowali, szczególnie w wymiarze infrastrukturalnym – mówię o drogach, kolei i szeroko pojętej transgranicznej współpracy. Nawiązując do słów pana przewodniczącego Polaczka i polityki konkretów, pragnę podkreślić, że ma nie tylko wymiar centralny i krajowy, międzynarodowy, współpracy na linii Warszawa – Bratysława, ale przede wszystkim lokalny, o czym mówiła pani poseł i moi poprzednicy. Niemal każda gmina i powiat województwa małopolskiego czy podkarpackiego taką współpracę realizuje. Cieszymy się, co podkreślam również jako były samorządowiec.

Chciałbym nawiązać również do kwestii środków unijnych w nowej perspektywie programowania – na lata 2021-2026. Ten temat poruszył pan minister Adamczyk. Chodzi mi o współpracę transgraniczną, między naszymi samorządami. Chciałbym zapytać o przyszłość europejskich ugrupowań współpracy terytorialnej. Przypominam, że takie jednostki ponadnarodowe, posiadające osobowość prawną powstały wiele lat temu. Miały one realizować duże projekty krajowe. Przykładem takiego ugrupowania, które powstało chyba jako pierwsze w Polsce i jedno z pierwszych w Europie Wschodniej było EUWT Tritia. W jego ramach współpracują województwa: śląskie, opolskie, kraj morawsko-śląski, czyli Ostrawa i kraj żyliński. Mówię o tym dlatego, że miałem okazję brać udział w tych spotkaniach i przygotowaniach projektów. Współpraca pomiędzy Opolem, Katowicami, Żyliną i Ostrawą jeszcze kilka lat temu była dynamiczna i imponująca. Później zabrakło konsekwencji ze strony Komisji Europejskiej i wbrew zapewnieniom sprzed kilku lat nie uruchomiła specjalnych środków dedykowanych europejskim ugrupowaniom współpracy terytorialnej.

Tak jak powiedziałem, ta współpraca z założenia miała mieć wymiar makro. Podmiotami miały być konkretne regiony. Raz jeszcze podkreślę, że miały to być: Śląsk, Opolszczyzna, Ostrawa i Żylina. Chciałbym zapytać, jeśli pan minister może odpowiedzieć, jeśli nie to chętnie wrócę do tematu na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, czy rząd ma stanowisko względem europejskich ugrupowań współpracy terytorialnej? Czy będą dodatkowe środki? Czy ten temat w negocjacjach jest ujęty w kolejnej perspektywie programowania?

Wiele mówili państwo o drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich, krajowych oraz TEN-T. Dużo mówiono też o szlakach kolejowych. Trochę prowokacyjnie chcę powiedzieć o korytarzu komunikacyjnym, który nie został tu wywołany – o szlaku wodnym na Odrze. Mam świadomość, że przez Słowację Odra nie przepływa. Wypływa w Opawie i przez 570 km, przez całą Polskę, przez województwa: śląskie, opolskie, dolnośląskie, lubuskie i zachodnio-pomorskie wpływa do Szczecina. Przyspieszeniem realizacji pro-

jektu odrzańskiej drogi wodnej Słowacy byli bardzo zainteresowani. Mówię o doświadczeniach kraju żylińskiego, który brał bardzo aktywny udział w projektowaniu tego pomysłu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panie pośle. To istotne kwestie. Doskonale jednak wiemy, że drogi śródlądowe są w innym ministerstwie, niż infrastruktury. Jako Komisja możemy zaprosić ministra Gróbarczyka na nasze posiedzenie. Temat dróg wodnych jest kluczowy dla komunikacji przepływu towarów. O głos prosił pan poseł Ivan. Proszę uprzejmie.

Parlamentarzysta słowacki Miroslav Ivan:

Chciałem odpowiedzieć na pytania, które padły z sali. Chcemy przedstawić pewne dane. Jeśli chodzi o wsparcie dotyczące drogi szybkiego ruchu R4, włączenie tej drogi do sieci TEN-T ma poparcie z naszej strony. Trwają negocjacje do kolejnych funduszy infrastrukturalnych i temat tej drogi będzie w nich bardzo istotny. Mogę powiedzieć w imieniu wielu parlamentarzystów, że jeśli to możliwe, należy ją włączyć do sieci bazowej TEN-T.

Po raz pierwszy usłyszałem informacje na temat dyskusji naszych prezydentów, rozumiem, że były nieoficjalne. Mówi się, że to trwałoby 30-40 lat. Osobiście tego nie widzę. Na Słowacji mamy o wiele ważniejsze problemy infrastrukturalne, wiele wyzwań, m.in. na drogach, gdzie natężenie ruchu to 18 tys. pojazdów dziennie i nadal są dwujezdniowe. Musimy tym się zająć, a nie zastanawiać się nad tym, co wydarzy się za 40 lat. Aktualnie się nad tym nie zastanawiamy.

Pojawiło się pytanie w jaki sposób wykorzystujemy środki unijne. Nie ma tu ministra transportu, ale mam materiały, więc przedstawię ogólnie jak wygląda to na Słowacji. Łącznie na projekty infrastrukturalne w latach 2014-2020 przeznaczono 6 mld euro. Z tego mamy 4 projekty priorytetowe – informatyzacja i inne drobniejsze. Jeśli są państwo zainteresowani, jednym z nich jest sieć kolejowa TEN-T. Alokacja środków wynosi 725 mln euro. Mamy do 2018 roku 15% z tej sumy i wykorzystanych jest niecałych 6%. Mamy 1,7 mld euro na infrastrukturę drogową TEN-T, z czego zakontraktowane obecnie mamy 48,5% i wykorzystanych zostało 34,4%. Oś priorytetowa nr 3 to sieć uzupełniająca. Alokacja wynosi 282 mln euro, a zakontraktowanie nie wyniosło nawet 1%. Jeśli spojrzymy na tę kwotę, w porównaniu z innymi pozycjami, to nie są środki duże. Przed słowackim ministerstwem jest analiza połączeń kolejowych, gdzie nie ma natężenia ruchu, transportu osobowego i towarowego, jak wykorzystać tę sieć. Chodzi o wykorzystanie środków na sieć, która jest interesująca. Na sieć bazową TEN-T mamy 485 mln euro do maja 2018 roku, a zakontraktowane środki to 32%, a wykorzystanych 21%.

Jeśli chodzi o moje spojrzenie na temat, jak powiedziałem na wstępie, te trzy odcinki D3, które zmierzają do Polski i środki na poziomie 700 mln euro nie znalazły się w programie operacyjnym zintegrowanej infrastruktury. Bardzo istotne będą negocjacje funduszy europejskich na kolejny okres budżetowania. Zakładam, że wraz ze stroną polską osiągniemy dobre wyniki. To wszystko z mojej strony.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, powoli zmierzamy do końca posiedzenia. Chciałbym zapytać, czy są jeszcze osoby, które chciałyby zabrać głos? Pan minister scedował na panią dyrektor swój czas. Ile potrzebuje pani na zaprezentowanie materiału? Trzy minuty. Ile potrzebuje pani poseł Kołodziej? Też trzy minuty. Mamy kolejny punkt w programie i jesteśmy już po czasie. Bardzo proszę, najpierw pani poseł, a potem pani dyrektor.

Poseł Ewa Kołodziej (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję pięknie. Panie ministrze, panie przewodniczący, drodzy parlamentarzyści z Polski i Słowacji, panie prezydencie, panie Wojewodo, jestem Katowiczanką i od 2011 roku parlamentarzystką ze Śląska. Jestem chyba jedyną osobą, która reprezentuje Katowice. Chciałam podziękować za komplementy, że państwu się bardzo w Katowicach podoba. Śląsk i Katowice to gościnne tereny – taka nasza natura. Zapraszam ponownie. Mieszkańcy Katowic nie wybaczyliby nam, gdybyśmy nie poruszyli kilku istotnych dla nich spraw. Cieszę się, że komisje przyjechały do Katowic, to bardzo ważny region w Polsce. Jego atrakcyjność wynika z położenia blisko granicy. Jest dobrze skomunikowany

i ma dobrą sieć dróg, a teraz czas na kolej. Chciałabym prosić pana ministra Adamczyka do ustosunkowanie się do kilku istotnych spraw, jeśli nie dziś, to na piśmie. Mam nadzieję, że przyjaciele ze Słowacji wybaczą mi kilka pytań.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Pani poseł, proponuję aby zgłosiła to pani w trybie interpelacji.

Poseł Ewa Kołodziej (PO) – spoza składu Komisji:

Szanowni państwo, przez Katowice biegnie międzynarodowa linia kolejowa E65. Cieszę się, że jest modernizowana. Mieszkańcy Katowic mają kilka pytań. Czy w dzielnicy Katowice-Podlesie będą prostowane łuki i w związku z tym wyburzenia? To bardzo ważne zmartwienia. Czy będą przebudowywane wiadukty? Czy równolegle będzie modernizowana kolej regionalna? Obecna jest tu przedstawicielka Kolei Śląskich. Bardzo ważne jest dla nas, aby ta kolej mogła modernizować się równolegle. Z przykrością wysłuchałam, że nie zawsze na nasze spotkania zapraszani są przedstawiciele Kolei Śląskich. Chciałam gorąco prosić, aby uczestniczyli zawsze w tego typu spotkaniach, bo współpraca jest bardzo istotna.

Mieszkańcy Katowic są za modernizacją tej linii, ale chcą, aby odbywała się ona z poszanowaniem praw mieszkańców. Tak jak powiedziałam, nie wybaczyli by nam, gdybyśmy nie pochylili się nad ich problemami. Panie przewodniczący, dziękuję za udzielony głos, wiem, że chce pan dobrze dla wszystkich, szanuję że pierwszeństwo mają przedstawiciele Komisji, ale myślę że byłoby miło mieszkańcom Katowic gdyby padły odpowiedzi na te pytania. Już kończę. Ostatni temat to centra przesiadkowe. Zależy nam na współpracy. Cieszę się, że obecny jest pan prezydent Katowic. Centra przesiadkowe są bardzo ważne dla mieszkańców. Chodzi o to, aby skoordynować z nimi rozwój kolei. Chciałam zapytać o współpracę z miastem i samorządem województwa śląskiego w tym zakresie. Pięknie dziękuję za uwagę. Proszę zrozumieć, że dla mieszkańców Katowic to bardzo ważne kwestie. Dziękuję pięknie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, pan minister.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Pani poseł, bardzo cieszę się, że obudziła pani w sobie ten imperatyw, który każe pani występować ze sprawami regionalnymi. Zapraszam panią do resortu. Do tej pory nas pani nie odwiedziła. Mam nadzieję, że zaszczyci nas pani swoją obecnością. Proszę te wszystkie pytania sformułować w pisemnej interpelacji. Uzyska pani odpowiedź. Z szacunku dla naszych gości pozwoli pani, że nie będę zabierał teraz głosu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł, proszę wyłączyć mikrofon.

Dyrektor Departamentu Wdrażania Projektów Centrum Unijnych Projektów Transportowych Ewa Karasińska:

Dzień dobry. Ewa Karasińska – Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jesteśmy instytucją pośredniczącą dla bardzo dużego programu operacyjnego – Infrastruktura, w działaniach dedykowanych transportowi. Mamy działania wspierające rozwój transportu kolejowego, drogowego, morskiego i multimodalnego. To około 80 mld zł alokacji w tej perspektywie finansowej. To niebagatelna kwota, którą jako Polska musimy wydać w tej perspektywie. Na dzień dzisiejszy idzie nam całkiem nieźle. Tak jak państwo parlamentarzyści ze Słowacji przytoczyli dane liczbowe, też coś na ten temat powiemy. W ramach tego programu operacyjnego finansujemy trzy osie. W trzeciej, której finansowany jest rozwój sieci drogowej TEN-T transportu multimodalnego, gdzie mamy projekty Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz wspieramy rozwój transportu morskiego, śródlądowego, dróg wodnych i połączeń multimodalnych, zakontraktowana alokacja w podpisanych umowach z beneficjentami to prawie 60% alokacji. W osi czwartej, również dedykowanej infrastrukturze drogowej, ale dla miast, gdzie też znajdują się projekty GDDKiA, w postaci obwodnic, a także projekty miast na prawach powiatu, kontraktacja alokacji wynosi niemal 63%. Miło mi powiedzieć, że wynik w kolei

to duży postęp w odniesieniu do poprzedniej perspektywy finansowej. Rozwój transportu kolejowego w Polsce jest zakontraktowany na poziomie około 60% alokacji. Mamy jeszcze oś szóstą, gdzie wspieramy rozwój miejskiego transportu zbiorowego. To ostatnio modny temat. Zakontraktowana alokacja to 95%, czym warto się pochwalić. Niebawem ogłoszony zostanie nowy konkurs, dedykowany dla miast, aby mogły ubiegać się o wolne środki na autobusy niskoemisyjne.

Pod koniec ubiegłego roku CUPT dokonało krótkiego podsumowania i analizy jak realizowaliśmy poprzedni i obecny program operacyjny. Przypomnę wyniki tego porównania. Po 3 latach realizacji starego programu operacyjnego perspektywy 2007-2013 kontraktacja w ramach całego programu była na poziomie 4%, a certyfikacja wydatków 0%. Teraz idzie nam znacznie lepiej. Można powiedzieć, że się uczymy i widzimy duży progres w sektorze kolei. Po trzech latach kontraktacja alokacji we wszystkich osiach to średnio 75%, a certyfikacja do Komisji Europejskiej to 4% alokacji.

Krótko jeszcze powiem, że CUPT jest zaangażowane także w realizację projektów *Connecting Europe Facility*. Informacyjnie, dla strony Słowackiej, realizujemy głównie projekty kolejowe. Przed nami duże wyzwanie, bo część z tych projektów musi skończyć się w 2020 roku. Będziemy starali się te terminy zrealizować. To wszystko z mojej strony, jeśli chodzi o podsumowanie wyników na dzień dzisiejszy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Powiem tylko pani dyrektor, że wczoraj informowaliśmy naszych gości ze Słowacji na temat działalności Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Padła propozycja, że jeśli są państwo na tyle gościnni, mogliby się państwo podzielić doświadczeniami z naszymi przyjaciółmi ze Słowacji. Czy pani to potwierdza?

Dyrektor departamentu CUPT Ewa Karasińska:

Tak, oczywiście. W imieniu dyrektora CUPT pana Przemysława Gorgola potwierdzam. Wiem, że były takie rozmowy. Jesteśmy do dyspozycji. Chętnie podzielimy się naszym doświadczeniem w obszarze projektów unijnych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, pani dyrektor. Pan minister Adamczyk.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jako minister nadzorujący CUPT zapraszam do współpracy, nie tylko w zakresie doświadczeń CUPT, ale i innych naszych instytucji jak PKP PLK, GDDKiA. Mamy otwarte relacje z ministerstwem transportu Republiki Czeskiej. Wymieniamy staże pracowników. Dzielimy się doświadczeniami. Czesi biorą od nas to, co dobre, a my to co dobre od nich. Takie relacje mogą być naszym udziałem ze stroną słowacką. Zapraszam do współpracy i wymiany doświadczeń w CUPT, innych instytucjach, w ministerstwie, w departamentach, w zakresie kolei, transportu drogowego, lotniczego. Nie mówiliśmy dziś o wielkim projekcie, jakim jest Centralny Port Komunikacyjny, ale będzie czas o tym powiedzieć w czasie pobytu na lotnisku w Pyrzowicach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Teraz o głos proszę panią przewodniczącą delegacji słowackiej Janę Kiššovą.

Przewodnicząca delegacji słowackiego parlamentu Jana Kiššová:

Bardzo dziękuję za udzielenie mi głosu i możliwość powiedzenia kilku słów na koniec. Dziękuję za ożywioną dyskusję. Może padły pewne krytyczne uwagi, ale mam nadzieję, że uda nam się rozwiązać wszystkie problemy. Jeślibyśmy spotkali się w atmosferze chwalenia wszystkiego, nie posunęlibyśmy się do przodu. Dostrzegam ten istotny moment dyskusji. Wynotowałam kilka uwag i jeśli państwo pozwolą, odpowiem na pytania. Wiem o oczekiwaniach współpracy w budowaniu infrastruktury. Będziemy ją wspierali w sposób zdecydowany i uświadamiamy sobie jej konieczność. Polska jest bardzo znaczącym partnerem handlowym i naszym najbliższym sąsiadem od strony północnej. Nie ma żadnej polemiki w zakresie potrzeby współpracy. Myślę, że nasza wizyta jest tego potwierdzeniem. Tak jak powiedział pan minister, nasze ministerstwa intensywnie się komunikują – nasze Ministerstwo Transportu i państwa Ministerstwo Infrastruktury.

Dzięki temu jesteśmy na dobrej drodze. Zgadzamy się z panią poseł, że istnieje współpraca w różnych dziedzinach, ale dopóki nie powstanie wysokiej jakości infrastruktura, będzie to hamulcem dla rozwoju. Podkreślam ten fakt.

Z dyskusji wynika, że walczymy z podobnymi problemami. Nie można odejść od tego, że jesteśmy politykami. Czasem, gdy powiem o jakimś konkretnym projekcie, procesy prowadzące do budowy nie są zoptymalizowane, zarządzanie nie jest na odpowiednim poziomie, często dochodzą do tego jakieś inne wpływy, jak kampanie wyborcze, kadencje. To jest hamulec, o czym trzeba mówić otwarcie.

Na zakończenie powiem jeszcze jedno. Uświadamiamy sobie, że rząd i państwo powinny tworzyć warunki dla przedsiębiorców, aby mogli rozwijać działalność. Infrastruktura jest jednym z istotnych warunków. Często podkreślamy priorytety, regulujemy działalność przedsiębiorców, nakładamy na nich hamulce, ale nasza rola to tworzenie dla nich warunków. Jeśli wszyscy będziemy o tym pamiętali i stawiali infrastrukturę na pierwszym miejscu, będzie dobrze. Nie możemy patrzeć na to tylko z punktu widzenia Unii Europejskiej, ale szerzej. Musimy o tym pamiętać.

Chciałam na zakończenie jeszcze podziękować pięknie panu przewodniczącemu za zorganizowanie tego spotkania. Bardzo szybko minął nam ten czas. Mamy wiele tematów, o których moglibyśmy rozmawiać. Bardzo dziękuję też panu ministrowi i przedstawicielom różnych instytucji, które przedstawiły nam cenne informacje ze swojego punktu widzenia. Jako politycy potrzebujemy tej wiedzy. Dziękuję – już nieformalnie – też pani tłumaczce, która już drugi dzień kontynuuje prace.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani przewodnicząca, jakie brawa uzyskała pani przewodnicząca, przy okazji. Pan prezydent, proszę bardzo.

Wiceprezydent Katowic Bogumił Sobula:

Szanowni państwo przewodniczący, serdecznie dziękuję za to, że komisje obu parlamentów wybrały Katowice na miejsce swojego spotkania. Jeśli państwo czuli się tu dobrze i dyskutowali konstruktywnie, myślę że nic nie stoi na przeszkodzie, aby te spotkania kontynuować. Mówiono o infrastrukturze i koniecznych zmianach, aby nasze pogranicza funkcjonowały jak naczynia połączone. Wymaga to czasu i konsekwencji. Nie da się tego zrobić natychmiast. To wymaga wielu kadencji. Liczę, że Katowice będą miejscem, w którym efekty wspólnych działań przyniosą konkretne rezultaty. Dziękuję za miłe słowa skierowane pod adresem naszego miasta. Myślę, że dotyczą one przebudowywanej od wielu lat infrastruktury. Generuje ona pozytywne zmiany społeczne. Bez tego nie byłby możliwy rozwój, kreowanie nowych ambicji i realizowanie aspiracji. W pełni podpisuję się pod słowami o roli i znaczeniu infrastruktury i życzę, abyśmy mogli urzeczywistniać te śmiałe i niezbędne plany w najbliższych latach. Dziękuję, że zaszczycili państwo Katowice swoją obecnością.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękujemy za zaproszenie na przyszłość, które wykorzystamy, jeśli czas pozwoli. O głos prosił jeszcze pan wojewoda. Proszę bardzo.

Wojewoda śląski Jarosław Wieczorek:

Bardzo dziękuję. Państwo przewodniczący, szanowni parlamentarzyści ze strony polskiej i słowackiej, ekscelencjo, panie ministrze, szanowni goście, szanując państwa czas i wiedząc, że agenda jest bardzo napięta, chciałem przyłączyć się do słów pana prezydenta Katowic i wyrazić ogromne podziękowania za to, że w Katowicach w województwie śląskim można było toczyć tę pogłębioną dyskusję na temat bilateralnych relacji Polski i Słowacji. Wszystkie projekty infrastrukturalne są niezmiernie ważne dla rozwoju gospodarczego i wymiany handlowej oraz turystycznej. Z osobistego doświadczenia mogę powiedzieć, że 11 rok z rzędu część swojego niewielkiego urlopu spędzam na terenie Republiki Słowackiej. Mogę to wszystkim państwu polecić, jako fantastyczne miejsce do wypoczynku. Szanowni państwo, bardzo sobie bym życzył, aby tego typu spotkania odbywały się w województwie śląskim jak najczęściej. Jestem przekonany, że te główne arterie drogowe i kolejowe będą gotowe nie w roku 2030, ale już w 2025, po obu stronach

granic. Tego oczekują od nas mieszkańcy obu krajów. Jeszcze raz dziękuję. Chciałbym jeszcze podziękować panu przewodniczącemu Polaczkowi, który jako przewodniczący grupy słowackiej napędza koniunkturę dobrych relacji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan wojewoda mnie wyręczył, bo też chciałem państwu podziękować. Na zakończenie jeszcze jedno zdanie. Usłyszeliśmy od pana ministra Adamczyka, że relacje na poziomie rządu są intensywne i wiele jest konkretów. To, co dotyczy Via Carpatii czy budowy mostu Chyżne jest już przygotowane. Prosimy stronę słowacką i panią przewodniczącą, aby ewentualnie doprowadzić do podpisania umów dwustronnych na przejściu granicznym w Barwinku. To kiedyś było przejście Polska – Czechosłowacja. Stałem tam w kolejkach godzinami, aby dojechać na Słowację po krówki, trampki, odzież sportową. Odkąd jesteśmy w unii przejechać możemy bardzo szybko. Infrastruktura jest bardzo dobra. Jeśli pan minister się zgodzi, zaproponowalibyśmy podpisanie tam porozumień, o których mówił pan minister, w obecności ministra infrastruktury Słowacji. Czy możemy prosić panią przewodniczącą o taką deklarację?

Przewodnicząca delegacji słowackiego parlamentu Jana Kiššová:

Przekażę tę informację.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Bardzo krótko. To był dla mnie zaszczyt i honor uczestniczyć w tej debacie sejmowej Komisji Infrastruktury. Zanim zostałem ministrem pracowałem w niej 10 lat. To najbliższa mi Komisja. Bardzo dziękuję za tę debatę, wnoszącą wiele w nasze relacje i dającą nadzieje na przyszłość. Przyłączę się do słów pana wojewody. Nie będę odosobniony, bo są inni na tej sali, którzy mają swoich przyjaciół na Słowacji. Również ich mam. Są miejsca gdzie bardzo chętnie wracam w wolnych chwilach. Różnica językowa nie jest tak duża, aby się nie zrozumieć. Mentalność jest praktycznie ta sama. Zachęcam wszystkich. Jeśli chodzi o przygotowane umowy, pragnę jeszcze raz podkreślić, że mają już wszystkie klauzule właściwych ministerstw spraw zagranicznych. To nie jest kwestia doprecyzowania ich treści, tylko ustalenia czasu, gdy można je podpisać. Ministrowie właściwi ze strony polskiej i słowackiej mają już upoważnienia swoich rządów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję wszystkim. Zamykam posiedzenie komisji obradujących wspólnie. Zapraszam wszystkich do zdjęcia.